

CAHIER GENEVOIS

OO PRO VELO
GENÈVE

Décembre
2017

Jeudi 14 décembre,
Café des Voyageurs,
Hot Point, 18h45

Jeudi 18 janvier,
Café des Voyageurs,
Viscacha Bike, 18h45

Jeudi 25 janvier,
Apéro des vœux,
nouvelle arcade PRO VELO
Place Montbrillant, 19h00

Jeudi 22 février,
Café des Voyageurs,
Péclôt13 (Grottes), 20h00

8-18 mars,
L'Autre Salon
10^e édition
www.autre-salon.ch

Plus d'informations sur
www.pro-velo-geneve.ch

ÉDITORIAL 3

ACTUALITÉS DE L'ASSOCIATION 4-8

Les zones mixtes piétons-vélos: récapitulatif des panneaux de signalisation
Cyclistes et piétons: des alliés (à quelques conditions)
Billet de Mobilité piétonne: Pour des réseaux attractifs, cohérents et complets
Les ponts, exemples d'espaces partagés

PORTRAITS 9-11

Hommage à Michel Perritaz
Coventry et le Rover Safety Bicycle

AMÉNAGEMENTS 12-13

Dernières nouvelles de la Commission technique

PARTENARIAT 14

Le Courrier: un autre journalisme est possible

POLITIQUE 15

Chroniques du Grand Conseil et du Conseil municipal

AGENDA 16

Programme des Cafés des voyageurs 2017-2018

L'association
PRO VELO Genève

7, bd Carl-Vogt
1205 Genève
Téléphone:
022 329 13 19

info@pro-velo-geneve.ch
www.pro-velo-geneve.ch

CCP 12-23946-7

IMPRESSUM

Journal PRO VELO Info
7, bd Carl-Vogt, 1205 Genève
Président du comité
de rédaction: Raphaël Charles

Comité rédactionnel

Christine Jeanneret - ter Kuile,
Sylvette Riom, Louis-Philippe
Tessier

Rédaction

Giuliano Broggin, Roger Deneys,
Olivier Gurtner, Julien Hutin,
Claude Marthaler, Louis-Philippe
Tessier, Rolin Wavre, Marco
Ziegler

Publicité

Les tarifs sont disponibles
auprès de PRO VELO Genève
(022 329 13 19).

Edition PRO VELO Genève
Tiré à 2'400 exemplaires

Mise en page Yan Rubin

Impression

Juillerat Chervet SA, St-Imier
Imprimé sur du papier recyclé

QU'ON NOUS SÉPARE!



LOUIS-PHILIPPE TESSIER

Il est bien beau de vouloir croire que nous pouvons tous vivre ensemble en harmonie, mais force est de constater qu'en réalité, ce n'est pas le cas. Comprenez-moi bien, nous vivons dans des sociétés relativement pacifiques et fonctionnelles. Mais cela est plutôt dû à notre propre organisation sociale et culturelle en groupes d'intérêts et de valeurs similaires. Qui se ressemble s'assemble, clame le proverbe. Mais un autre dit aussi que les opposés s'attirent. Bien que nous ne soyons pas toujours prêts à vivre avec nos dissemblables, nous ne pouvons évoluer sans eux, car ils font partie intégrante de notre identité. Nous mettons simplement en place des barrières plus ou moins perméables entre nous et eux, tout en vivant dans le même environnement global.

Le même principe s'applique en urbanisme des transports. Nous souhaitons que tous les modes puissent coexister ensemble dans une seule et unique arène, mais ce rêve cher à ses dévots défenseurs n'est qu'un mirage duquel il faut nous extirper. Mélanger piétons et cy-

clistes sur un même trottoir longeant un axe majeur de circulation est une erreur fondamentale d'aménagement: les deux modes ne se déplacent pas à la même vitesse. Voyez-vous ce principe en place dans les grandes villes cyclables du monde? Non. Il est peut-être temps de confronter la réalité: piétons et cyclistes ne veulent pas circuler sur les mêmes espaces, mais être séparés l'un de l'autre. Plus vite ce sera fait et mieux nous nous en porterons! Des exemples concrets de séparation harmonieuse existent à Genève. Inspirons-nous d'eux et améliorons la cohabitation au sein des modes doux.

Louis-Philippe Tessier,
Membre du comité PVGE

LES ZONES MIXTES PIÉTONS-VÉLOS: RÉCAPITULATIF DES PANNEAUX DE SIGNALISATION

1^{ère} indication: tous les panneaux bleus représentent des obligations à respecter la signalisation; nous n'avons pas d'options, même si nous sommes insatisfaits.

2^{ème} indication: rien n'a été expliqué aux piétons, ni aux smartphones...

1) La piste cyclable pure **Quai des Vernets**

Il n'y a que le vélo sur le panneau et on devrait retrouver cela dans la réalité... (voir photo)



JULIEN HUTIN

2) La piste séparée **Pont des Acacias**

Sur le panneau, le vélo et le piéton sont à la même hauteur. Aucun n'est prioritaire sur l'autre.

Il y a une ligne de séparation dessinée au sol, chacun doit rester dans sa zone...



JULIEN HUTIN

3) La piste mixte **Pont de Carouge**



JULIEN HUTIN

Le piéton est au-dessus du vélo sur le panneau, il est donc prioritaire, ce qui signifie que nous n'avons pas le droit de lui couper la route. Le cycliste doit circuler en parallèle des piétons, en anticipant les éventuels mouvements de ceux-ci et en respectant une distance de sécurité sans les klaxonner.

4) La zone piétonne avec tolérance pour le vélo **Rue du Village-Suisse**



JULIEN HUTIN

Le panneau vélo est blanc, pas d'obligation, c'est généralement un raccourci, mais on doit circuler discrètement en rasant les murs sans gêner les piétons.

Pour conclure, ces règles se basent sur le bon sens et respect des plus faibles. N'ayons pas envers les piétons les attitudes que l'on reproche aux automobilistes (même si c'est dur).

Julien Hutin,

Responsable Cours vélo et chargé de projets

CYCLISTES ET PIÉTONS: DES ALLIÉS (À QUELQUES CONDITIONS)

Cyclistes et piétons ont plusieurs points communs et donc des raisons de s'allier pour obtenir des améliorations de leurs conditions de déplacement: ils sont vulnérables et peu favorisés par l'organisation de la ville en général. Nous avons encore en commun d'avoir relativement peu de moyens par rapport au lobby routier, composés de fabricants et d'associations diverses, bien organisés et puissants. Nous avons donc toutes les raisons de faire cause commune!

C'est là que les choses se compliquent. Depuis 2014, je me suis attaché à rencontrer chaque fois que possible les associations qui les représentent. *Mobilité piétonne* d'abord, mais aussi ceux qui ont le plus de griefs envers nous autres cyclistes: les personnes âgées. Cela m'oblige à dire que je m'y fais régulièrement «malmener» par d'alertes octogénaires qui en veulent à certains cyclistes d'envahir parcs et trottoirs, de les frôler dans les espaces communs ou lorsqu'ils traversent les rues.

Il faut se mettre à leur place: pour eux, marcher est parfois devenu en soi un défi ou une aventure. Quand on a un équilibre précaire, une ouïe déficiente, une capacité réduite à réagir aux mouvements rapides, l'arrivée d'un cycliste est dans tous les cas une source de stress ou de panique quand il déboule de manière imprévisible ou quand on ne le voit ni l'entend venir. Les familles avec enfants considèrent avec inquiétude la présence de cyclistes dans les parcs, ce qui est compréhensible.

Lorsqu'on prend, comme je l'ai fait des dizaines de fois, la peine d'écouter les seniors et de leur

expliquer à quel point les cyclistes se sentent eux aussi vulnérables et parfois agressés par le flot de véhicules motorisés, mal servi par un réseau de pistes qui, quand elles existent, ne cessent de s'interrompre abruptement, ils conviennent avec nous que la situation est loin d'être enviable. Ils conviennent également que nous avons un intérêt commun à nous battre pour de meilleurs aménagements cyclables.

Le respect est une condition de base qui passe avant tout par trois règles:

- Ne pas emprunter les trottoirs, sauf s'ils sont désignés comme zone partagée;
- Adapter sa vitesse, en particulier dans les zones mixtes;
- Respecter les feux aux passages piétons, même si la tentation est grande de «devancer le trafic» en anticipant le feu vert. Il ne faut en aucun cas forcer le passage dans un espace qui ne nous est pas destiné.

Les comportements inadéquats font beaucoup de tort à la cause cycliste. C'est dommage car notre combat à tous est de démontrer que le vélo est un moyen de transport doux, économique, efficace, bon pour la santé, écologique et sympathique.

Rolin Wavre,

Membre du comité et porte-parole PVGE

BILLET DE MOBILITÉ PIÉTONNE

POUR DES RÉSEAUX ATTRACTIFS, COHÉRENTS ET COMPLETS

Marche et vélo ont beaucoup en commun, et pourtant les réseaux piétons et cyclistes ont chacun leurs caractéristiques propres. L'association des piétons, Mobilité piétonne Suisse, et PRO VELO Suisse se rejoignent sur la nécessité de planifier et réaliser des réseaux attractifs et cohérents pour chacun des deux modes. Il est dans l'intérêt des uns et des autres que les cyclistes, sauf cas de force majeure, circulent sur la chaussée, en bénéficiant d'aménagements sûrs et continus. Ce principe de base est exprimé dans une prise de position commune.

pas constituer des obstacles pour les personnes à pied. Enfin, il faut rappeler qu'une piste simple, bon marché et efficace pour permettre à tous les modes de se déplacer avantageusement est la mise à 30km/heure généralisée en ville.

Marco Ziegler,

Vice-président de Mobilité piétonne Genève

« Surface partagées entre piétons et cyclistes »
Brochure à télécharger sur

www.pro-velo-geneve.ch/le-velo-et/les-pietons.html



www.mobilitepietonne.ch/geneve

Principales représentantes des usagers à pied et à vélo, les deux associations œuvrent non pas l'une contre l'autre, comme on pourrait le croire parfois, lorsque l'attention se focalise sur un aménagement problématique. Mais en règle générale, Mobilité piétonne et PRO VELO agissent en commun, en faveur d'une répartition de l'espace public plus généreux pour les modes doux. Itinéraires cyclables et places de stationnement vélo doivent être disponibles en nombre suffisant, en prenant de l'espace sur la chaussée et non sur les trottoirs.

La récente publication de Mobilité piétonne sur le stationnement des deux-roues rappelle que les motos et les petites reines ne doivent

LES PONTS, EXEMPLES D'ESPACES PARTAGÉS



Pont Butin

Bien que le respect soit un ingrédient indispensable pour une cohabitation harmonieuse entre piétons et cyclistes, un autre l'est tout autant: le choix des infrastructures partagées. Les ponts, espaces par essence exigus et à la superficie limitée, de Genève en sont des exemples criants. D'un côté du spectre, nous avons les ponts de Carouge et de la Coullourenière. Des espaces totalement mixtes obligent à une cohabitation forcée. Les vitesses différentes de déplacement créées des mouvements saccadés, parsemés d'accélération, de freinages brusques et de bifurcations pour éviter les points de contact. Au milieu, nous trouvons les ponts du Mont-Blanc (voir photo de l'édito) et celui des Acacias. Une bande de couleur, continue ou non, démarque les espaces respectifs réservés aux piétons et aux cyclistes. Bien qu'une ligne continue soit préférable, aucune des deux solutions n'est

idéale pour forcer «gentiment» les usagers à utiliser leur espace. Finalement, du côté du pont Butin, nous avons une séparation claire entre les deux espaces, grâce à un alignement des lampadaires (qui ne laissent pas une largeur de roulement agréable, avouons-le...).

Le point commun entre ces ponts? Ils représentent des axes majeurs de circulation pour les cyclistes. La séparation ou non des espaces ne devrait pas être laissée à une question de préférence individuelle ou collective. Les données de circulation (comptage, connexion au reste du réseau) sont les éléments piliers qui devraient guider le choix des aménageurs. Une mixité totale sur une place publique, laquelle offre simplement un raccourci aux cyclistes, est une bonne pratique. Sur les axes majeurs, le mot d'ordre doit être la séparation.



Pont des Acacias



LOUIS-PHILIPPE TESSIER

Pont de Carouge



LOUIS-PHILIPPE TESSIER

Pont de la Coulouvrenière

Le pont du Mont-Blanc

Nouvelles venues parmi les ponts aménagés pour les cyclistes, les infrastructures provisoires en aval du lac sont adéquates. Des améliorations sont possibles et recommandées. Premièrement, un revêtement rouge offrirait un repère visuel plus facilement repérable. Sachant que c'est une solution qui a été prouvée maintes fois il est difficile de se refuser à systématiquement l'appliquer. Deuxièmement, une bande de séparation constituée d'un autre matériel serait un indice tactile simple à mettre en place. Finalement, une surélévation de l'espace piéton serait un repère spatial intéressant.

Il ne restera plus qu'à réfléchir sur les accès de part et d'autre du pont pour que le lien cyclable actuellement «adéquat» devienne «idéal»!

Louis-Philippe Tessier

Membre du comité PVGE

HOMMAGE À MICHEL PERRITAZ



GILBERT BADAÏ

Michel Perritaz est mort pendant son sommeil, à l'âge de 65 ans. A la fin des années 70, époque où tout le monde (ou presque) ne jurait que par le moteur, il roulait déjà à vélo dans les dangereuses rues genevoises. Des rues sans la moindre piste, bande ou contresens cyclable. Des concepts inconnus dans une société qui polluait alors sans vergogne, et dont les rares cyclistes passaient pour de drôles de trublions sur des engins un peu archaïques, souvent équipés d'une paire de pare-boue métalliques DT des Tréfileries Réunies de Bienne, d'une génératrice carougeoise Lucifer et de l'obligatoire plaque annuelle GE rouge.

A cette époque se créait l'ASPIC (Association pour les Pistes Cyclables), ancêtre de l'actuel PRO VELO Genève. Michel Perritaz en fut le président. Devant les bureaux de vote, nous avons récolté ensemble les signatures pour l'initiative en faveur des pistes cyclables, puis acheminé – avec d'autres militants, tels que l'on se définissait – les feuilles dûment complé-

tées à la chancellerie, bien sûr à vélo, un vélo attelé d'une vieille remorque, une de ces remorques conçues originellement pour acheminer les boilles de lait.

Michel, ce n'était pas que le vélo. Toujours gai, bon vivant qui adorait accrocher son pain frais de la boulangerie sur son porte-bagage, Michel était tout d'abord enseignant de géographie, notamment fortement engagé dans l'instruction civique, mais aussi voyageur des marges helvètes, entre fond de vallée glaronnaise et métairie haut-jurassienne, sympathisant avant-gardiste du commerce équitable, et musicien polyvalent, entre musique classique, rock entraînant et blues râpeux (*I've got the blues*).

A la cérémonie funèbre, l'église Notre Dame des Grâces du Grand-Lancy était pleine.

Giuliano Broggin

Membre actif de PRO VELO Genève

Le 10 août 2017 disparu Claude Morel, *Monsieur Vélo*, également actif depuis de nombreuses années en faveur de la petite reine. Un hommage lui sera rendu dans le Cahier de mars.

COVENTRY ET LE ROVER SAFETY BICYCLE

Pour terminer l'année 2017 en célébrant les 200 ans de la bicyclette, j'ai rencontré Stephen Caudwell. Il évoque pour nous John Kemp Starley, l'inventeur du Rover Safety Bicycle (1885). A cet effet, Stephen a lancé une campagne pour la promotion du vélo, la JK Starley Bicycle Campaign.

Né à Coventry en 1966, Stephen Caudwell, ingénieur de son état, est aussi un fervent promoteur des moyens de transport durables. Cycliste du quotidien avant tout, venu s'établir à Genève en 2007, Stephen affirme un penchant pour l'histoire.

L'envol de la bicyclette

L'un des événements majeurs de l'Exposition Universelle de Paris de 1867 fut sans doute la présentation de plusieurs vélocipèdes français. Cela n'échappa pas à Rowley B. Turner, un jeune employé de James Starley (l'oncle de John Kemp Starley) qui en réserva un et devint lui-même un coureur émérite. La première course de vélo au monde - 1200 mètres à parcourir - a eu lieu à St-Cloud en mai 1868 et fut remportée par l'Anglais James Moore, résident à Paris. L'année suivante se tint la première course de vélo de route sur une distance de 133,6 km entre Paris et Rouen. 200 coureurs dont 5 femmes y participèrent. Le fameux James Moore, encore lui, la remporta. Un engouement populaire pour la petite reine était né.

Rowley B. Turner revint à Coventry en novembre 1868, en prenant soin d'emporter son vélocipède, sorti des ateliers des frères Michaud. Dès son retour, il insista pour produire des vélocipèdes pour le marché français. Il assura 400 commandes. L'industrie de la machine à coudre sur le déclin allait se convertir avec succès à la

fabrication de bicyclettes, mais la guerre franco-prussienne l'interrompit soudainement. Vers 1900 cependant, Coventry fut reconnue comme la capitale mondiale de production de cycles, avec ses 254 fabricants de vélos, employant plus de 40'000 personnes. Aujourd'hui, cette industrie a totalement disparu.

Le Safety Bicycle ou bicyclette de sécurité

Début 1870, l'usage du grand-bi qui nécessitait des qualités d'équilibriste, causait de nombreux accidents. Seuls les aristocrates pouvaient s'en offrir un et suivre des cours dans des vélocipédarium (hippodromes), à l'abri des regards. Les femmes en étaient exclues.

Réjouissons-nous que nos voisins d'Outre-Manche aient su enrichir si bien le vocabulaire de l'histoire de la petite reine. La draisiennne est ainsi devenue le *Dandy Horse*; le vélocipède, le *Boneshaker*, le secoureur d'os; le grand-bi, l'*Ordinary* ou le *Penny-Farthing* (en référence à l'unité de monnaie et la pièce plus petite qui en valait le quart, symboles des deux roues de grandeur différente). Puis, dans la période 1876-84, l'on



John Kemp Starley (1854-1901)

IMAGE REPRODUITE AVEC L'AIMABLE AUTORISATION DU SCIENCE & SOCIETY PICTURE LIBRARY, LONDRES



Rover Safety Bicycle (1885)

IMAGE REPRODUITE AVEC L'AIMABLE AUTORISATION DU SCIENCE & SOCIETY PICTURE LIBRARY, LONDRES

assistait à une évolution progressive de la conception des *Safety Bicycles*. Inspiré par le vélocipède ramené de France par Rowley B. Turner, John Kemp Starley réalisa en 1885 (à sa troisième tentative) le 'Rover Safety Bicycle'.

En introduisant les cinq éléments constitutifs du vélo actuel - le cadre en forme de diamant, la transmission à roue arrière, le guidon à transmission directe, deux roues de taille égale, les pignons - il assura définitivement la sécurité de l'utilisateur. C'est ainsi qu'à la fin des années 1880, le modèle 'Rover' s'imposa comme le vélo universel et déclencha une demande mondiale sans précédent qui atteindra son apogée en 1890. L'Angleterre le produisit en masse, ce qui permit pour la première fois à tous, mais également à toutes, d'éprouver la joie de pédaler. L'émancipation féminine vers plus de liberté vestimentaire et de mouvement était lancée d'une façon irréversible.

Coventry aujourd'hui

La ville natale de Stephen vise à devenir la capitale culturelle du Royaume-Uni en 2021, mais

résiste à mettre son propre héritage de l'industrie du cycle en valeur: «C'est actuellement une situation un peu délicate car les propositions pour les villes concurrentes seront décidées en décembre 2017». «Mais, regrette-t-il, il semble qu'à Coventry les gens de l'industrie automobile locale (Jaguar, Land Rover) se sont fait mieux entendre que les cyclistes pour exposer leur projet. Un comble, si l'on songe que le fabricant de vélos JK Starley leur a donné naissance!»

Pour Stephen, «le vélo, qui a évolué grâce aux contributions successives issues du monde entier démontre que les gens ont toujours échangé et partagé des idées. - un processus continu et sans fin - c'est dire si le vélo qui va s'améliorant détendra toujours la capacité de rendre meilleure la vie des gens!»

Claude Marthaler, Cyclonaute et écrivain

Pour rouler plus loin
<http://www.jkstarley-bicycle.org.uk/>
<http://www.transport-museum.com>

Habitant des Eaux-Vives, Stephen Caudwell vient par ailleurs de lancer la campagne «Piétonnes Vivantes»

CANTON DE GENÈVE

DERNIÈRES NOUVELLES DE LA COMMISSION TECHNIQUE

Le DALE (canton de Genève) dit inlassablement non aux propositions de PRO VELO

Dans le cadre de la reconstruction complète de la route de Veyrier (commune de Carouge), PRO VELO avait demandé le marquage de la bande cyclable jusqu'au carrefour de la rue de la Fontenette. Note: l'aménagement est possible sans prendre de place aux automobilistes et piétons. Et il est gratuit puisqu'on démolit et on reconstruit tout. Que demander de plus?

Réponse du DALE (Département de l'Aménagement, du Logement et de l'Energie): *La présente fait suite aux observations que vous nous avez fait parvenir concernant le dossier cité en titre. Dans le cadre de l'instruction de ce dossier, le département a procédé à un examen attentif des divers préavis recueillis ainsi que des observations enregistrées, qui ont été évaluées procédant à une pesée des différents d'intérêts en présence et dans les limites de la loi. A la suite de cette analyse, le département a pris la décision d'autoriser le projet en cause.*

En d'autres termes, cela semble signifier «non à la proposition de PRO VELO». Toujours un peu dur à comprendre. Si vous avez lu la dernière édition de notre journal, vous aurez compris que le DALE nous répond toujours la même chose, à la virgule près, qu'importe le sujet puisque le retour est toujours négatif. En tout cas, on apprécie à sa juste mesure la réponse circonstanciée de notre administration cantonale, qui se distingue en tout cas par une certaine constance. Et on partage notre plaisir avec le lecteur qui a eu le courage de nous suivre jusqu'ici.

Nouvelle école de commerce de Frontenex: et les vélos?

Depuis la dernière rentrée scolaire, une toute nouvelle école de commerce accueille 1'000 élèves de 15 à 19 ans sur le plateau de Frontenex. Avant et pendant les enquêtes publiques, PRO VELO avait déjà écrit plusieurs lettres à ce propos, demandant notamment que tous les accès soient sécurisés; cela semblait possible vu les 82 millions de budget et la mainmise de l'Etat sur le foncier. L'Etat, comme d'habitude, n'a pas répondu ou, au meilleur des cas, s'est satisfait des réponses circonstanciées habituelles (voir plus haut). Résultat des courses: malgré sa dangerosité, malgré les plans direc-



Ecole de Commerce de Frontenex: comment sont reliés les vélos face aux 2RM



Route de Lausanne, direction Versoix

teurs et plans d'action de l'Etat, le chemin de Grange-Canal n'a pas été aménagé pour les cycles. Les jeunes cyclistes téméraires doivent donc s'engager sur cette route à fort trafic sans piste cyclable, sans bande cyclable, et même sans la moindre sur-largeur un peu sécurisante. Pourtant, cela fait des années que nous demandions l'aménagement d'une piste cyclable le long du chemin de Grange-Canal, sur une longue bande de terre à moitié en friche, appartenant à l'Etat. A qui se plaindre? Au DALE-DIP-DETA? Ou au DETA-DIP-DALE? Ou au DIP-DALE-DETA? Car on ne sait malheureusement pas (plus) à qui s'adresser?

Petite consolation: dans la présentation officielle de la construction de la nouvelle infrastructure scolaire, il est stipulé qu'une *attention particulière a été prêtée aux aménagements de la mobilité douce*. Sur le terrain, après être arrivés sans embûche (et sans marquage cyclable) à l'aire de stationnement deux-roues, nous avons en effet pu constater que les parkings

motos étaient couverts. On vous laisse apprécier sur la photo plus haut comment les vélos sont en contre-partie considérés!

Route de Lausanne: une sortie de ville enfin sécurisée

Cela faisait des années que nous demandions la sécurisation de la sortie ville en direction de Bellevue et Versoix. La soi-disante piste cyclable était inconfortable au possible, étroite comme tout, coincée entre une double file de voiture en circulation et des automobiles stationnées et encombrée de piétons se rendant à la plage du Reposoir. Le DETA (Département de l'Environnement, des Transports et de l'agriculture) a procédé à la suppression du stationnement latéral, sur une longueur de 2km, ce qui n'était à notre connaissance jamais arrivé à Genève. Soit plus de 300 places supprimées.

La Commission technique

UN AUTRE JOURNALISME EST POSSIBLE

Le *Courrier* est un quotidien généraliste qui défend des valeurs progressistes. C'est un journal romand d'information et d'opinion, engagé mais non partisan, qui pratique un journalisme sans compromis ni concession.



Votation sur les tarifs TPG: la réaction de Luc Barthassat. Dessin de Vincent di Silvestro paru le 24 mai 2017 dans Le Courrier.

Son engagement se traduit par la couverture des enjeux environnementaux et sociaux. Il apporte un regard singulier sur l'actualité, nourrissant ainsi le débat public. Fondé il y a 150 ans, il est édité aujourd'hui par une association à but non lucratif

composée d'organisations parmi lesquelles PRO VELO Genève.

L'existence du journal ne se justifie que par sa préention à «donner du sens», c'est-à-dire à livrer à ses lecteurs-trices des faits, des explications et des possibilités d'actions qui les aident à mieux comprendre le monde, à participer à sa transformation. Car l'information n'est pas un simple produit de consommation mais une raison d'agir. *Le Courrier* appartient à ceux qui le lisent, son financement est essentiellement assuré par les abonnements. Ce modèle économique, unique en Suisse romande, lui permet de garantir son indépendance, seul véritable rempart aux pressions politiques et économiques.

Nous vous invitons à vous abonner, à abonner une personne de votre entourage ou à faire un don, afin de renforcer et de garantir cette indépendance.

Comme cadeau de bienvenue, nous offrons aux lecteurs-trices du *Cahier genevois PRO VELO* le hors-série «Sur les traces de la Suisse rebelle».

LE COURRIER

OFFRE SPÉCIALE
1 ABO = 1 HORS-SÉRIE OFFERT



AboPapier - 12 mois

■ Promo 339.- (1^{ère} année, années suivantes 409.-)
■ Prix coûtant* 522.- ■ Soutien 650.-

AboCombi - 12 mois (semaine pdf, week-end papier)

■ Promo 249.- (1^{ère} année, années suivantes 299.-)
■ Prix coûtant* 402.- ■ Soutien 500.-

AboWeb - 12 mois

■ Promo 189.- (1^{ère} année, années suivantes 229.-)
■ Prix coûtant* 372.- ■ Soutien 450.-

* Couvre le coût réel de fabrication du journal

tdx@lecourrier.ch ou 022 809 55 41

Nom - Prénom
Adresse
NPA - Localité
Téléphone
Année de naissance
Courriel

VILLE DE GENEVE

CHRONIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL

Traversée du Mont-Blanc: une première victoire

Oui, il s'agit bien d'un U... cyclable en plus, faisant une liaison entre la rive gauche et la rive droite en passant par le pont du Mont-Blanc! A la séance du Conseil municipal du 18 octobre 2017, Rémy Pagani a présenté un projet –partiel– d'aménagement au bord de la rive gauche, pour un montant de 1.3 million de CHF. Une avancée saluée par Ensemble à Gauche, le Parti socialiste et les Verts, mais critiquée par le Parti libéral-radical, le Mouvement citoyens genevois et l'Union démocratique du centre. La première discussion est restée sereine, mais la température a vite augmenté dans le troisième débat, entre invectives

et grossièretés lourdes. Les échanges ont permis de rappeler les avantages du vélo comme mode silencieux, écologique, maintenant en forme et prenant peu de place. Cette liaison est jugée prioritaire par le plan directeur cantonal. Mais certains n'en n'ont rien voulu savoir, préférant rester sourds et parfois grossiers, de quoi menacer ce PR 1208 A. Finalement, grâce au ralliement du parti démocrate-chrétien, la petite Reine a pu rejoindre un trône partiel. Rendez-vous à la prochaine bataille!

Olivier Gurtner

Conseiller municipal à la Ville de Genève et membre du comité PVGE

CANTON DE GENEVE

CHRONIQUE DU GRAND CONSEIL

Chantiers: le Conseil d'Etat doit améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons!

Le 3 novembre dernier, le Grand Conseil a adopté à la quasi-unanimité la motion M2292B¹ pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons lors de travaux. Après un traitement initial assez tumultueux², l'audition de PRO VELO et des responsables de la DGT, il est ressorti des travaux de commission un quasi-consensus pour demander au Conseil d'Etat de:

- renforcer les mesures de protection des piétons et des cyclistes lors des chantiers qui empiètent sur les trottoirs et les voies cyclables ;
- appliquer une taxe d'occupation du domaine public réduite pour renforcer la protection des piétons et des cyclistes;
- renforcer les mesures de contrôle afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et de

maintenir les voies dédiées à la mobilité douce dans toute la mesure du possible.

L'invite initiale demandant de prévoir un processus de consultation des milieux intéressés lors d'empiètement sur les trottoirs ou aménagements cyclable a, elle, été refusée. Dommage. S'agissant d'une motion, c'est une demande claire adressée au Conseil d'Etat mais sans aucune portée contraignante réelle: à lui de la mettre concrètement en œuvre !

Roger Deneys

Député au Grand Conseil et membre du comité PVGE

1 <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02292.pdf> (motion) et <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02292B.pdf> (rapport)
2 Voir l'affligeant 1er rapport de majorité <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02292A.pdf>

LES PROPOS DES CHRONIQUEURS POLITIQUES N'ENGAGENT QUE LEURS AUTEURS.

SAVE THE DATE

PROGRAMME 2017-2018

CAFÉ DES VOYAGEURS DE PRO VELO GENÈVE

Venez rêver, refaire le monde avec nous et écouter des voyageurs à vélo qui célèbrent la liberté en vous racontant leur périple, échos vibrants des 5 continents, de vive voix, à l'aide d'un montage audio-visuel ou d'un film. Depuis fin 2008, l'association PRO VELO Genève organise 10x/an cette rencontre conviviale ouverte à toutes et à tous.

Toutes les informations
sur notre site :

www.pro-velo-geneve.ch/agenda.html

#86 – 14 Décembre à 18h45 – Hot Point,
rue des Pâquis 22
Dario Eberli, 2 ans de voyage de Suisse au Népal,
<https://darioeberli.wordpress.com>

#87 – 18 janvier à 18h45 – Viscacha Bike,
Bvd James-Fazy 3
Numa Glutz, de Neuchâtel au cap Nord aller-
retour, www.domainedesparadis.blogspot.ch

#88 – 22 février à 20h00 – Péclôt 13,
rue de l'Industrie 9
Vincent Hanrion, cinéma itinérant au Sénégal,
www.cinecyclo.com/fr

#89 – 22 mars à 18h45 – Viscacha Bike,
Bvd James-Fazy 3
Irene Carbone, traversée du Tibet central

#90 – 19 avril, à 18h45 – Bike2fold,
rue de la Faucille 7
Nikola Sanz, mois et 8000 km de l'Inde à la Suisse

#91 – 17 mai, à 20h00 – Péclôt 13,
rue de l'Industrie 9
Claude Thorimbert, assoc.Taupenivo: tandems
d'aveugles et de malvoyants au Ladakh

#92 – 14 juin, à 18h45 – Bikes2fold,
rue de la Faucille 7
Maude et Ben, chroniques birmanes, 3 voyages à
vélo au Myanmar

Pour celles et ceux qui souhaiteraient présenter leur voyage à vélo (dès septembre 2018), n'hésitez pas à contacter **Claude Marthaler**, cyclonaute@gmail.com



Voyage d'Irene Carbone, été 2017